

우리나라 油類汚染補償制度에 관한 考察

趙 東 五*

A Study on the Oil Pollution Compensation System in Korea

〈目 次〉

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| Abstract | IV. 現行 油類汚染損害補償制度의
問題點과 向後課題 |
| I. 序論 | V. 結論 |
| II. 國際 油類汚染損害補償制度 | |
| III. '71 FUND 加入과 油類汚染損害補償
體系의 變化 | |

Abstract

As a result of accepting the '71 FUND Convention and enforcing the Oil Pollution Compensation Act 1992, we observed some benefits and costs. This paper analyses those benefits and costs and suggests several key policy recommendations for the establishment of an effective oil pollution compensation regime in Korea. This paper identifies the said benefits and costs as follows: First, by establishing the oil pollution compensation system as same as the international level, most of small and medium size of oil pollution damage which are caused by coastal tankers will be compensated by FUND. Second, most of oil pollution damage which are not covered by '69 CLC will be compensated by FUND. Third, some parts of FUND Contribution Fee and CRISTAL Contribution Fee to be charged by major oil companies will be doubled. However the limit of international oil pollution compensation system and the loophole outside the Oil Pollution Compensation Act 1992 suggest followings: 1) Radical risk management and insurance management of ocean going tanker owners, 2) Establishment of oil pollution claim settlement system, 3) Enforcement of crew and ship management for coastal tanker and 4) Establishment of Korean P & I Club.

* 정희원, 해운산업연구원

I. 서 론

최근 지구환경보전문제가 세계적 관심사로 대두되는 가운데 '82 UN海洋法協約이 1994년 11월에 발효되고 IMO를 중심으로 海洋環境保全을 위한 國際協約의 채택과 國際協力事業이 활발히 추진되고 있다. 그러나 IMO 및 각국의 노력에도 불구하고 大型 油類汚染事故는 지속되고 있는 실정이다.

세계적으로는 1989년 3월 24일 유조선 Exxon Valdez호가 Alaska의 Prince William Sound에 위치한 암초에 좌초되어 약 27만배럴 이상의 원유(crude oil)가 유출됨으로써 미국 역사상 최악의 유류오염사고를 기록한 바 있다. 그후 1991년 4월 11일 유조선 Haven호가 이탈리아 Genoa에서 화재로 폭발하여 원유 44,000톤과 함께 침몰되었으며, 현재 Genoa 1심법원에 680백만파운드라는 천문학적인 손해배상 청구사건이 제기되어 있다. 1992년 12월 3일 유조선 Aegean Sea호가 스페인 La Coruna에 좌초되어 원유 73,000톤이 유출되었다. 금년 5월 1일에는 유조선 Braer호가 영국 Shetland에서 좌초되어 원유 약 84,000톤이 유출되어 막대한 환경피해를 일으킨 바 있다.

국내적으로도 '87년 제1보운호 좌초사고, '88년 경신호 침몰사고, '90년 코리아 호프호의 침몰사고에 이어 금년에도 2건의 대형 유류오염사고가 발생하였다. 즉 6월 16일 코리아 비너스호가 옹진군 해상에서 좌초하여 항공유 2,000톤 및 경유 2,000톤이 유출되었으며, 9월 27일 제5금동호가 광양항에서 충돌로 인하여 중유 1,000여톤이 유출되었다. 앞으로도 국내의 해상교통량 및 유류의 물동량 증가 뿐만 아니라 우리나라 연안해역을 통과하는 외국 유조선¹⁾의 증가로 인하여 우리나라 연안해역에서의 해양오염사고는 증가할 것으로 전망된다.

해양오염의 대응체계는 크게 汚染事故의 事前豫防, 사고시의 汚染防除, 汚染損害의 被害補償으로 구분된다. 작년 11월 定期國會에서 통과된 '油類汚染損害賠償保障法'은 우리나라의 '71 FUND 加入과 오염손해의 피해보상이 효과적으로 이루어지

도록 하고 있다. 그러나 '71 FUND 加入과 油類汚染損害賠償保障法의 제정에도 불구하고 現行 國際油類汚染損害補償制度의 限界와 國內의 上記 法律 밖의 制度的 未備點은 유류오염보상의 문제점으로 지적되고 있다.

본 논문에서는 대형 유류오염사고에 관한 현행 국제유류오염보상제도의 문제점 및 유조선주의 對應方案 그리고 국내의 유류오염보상제도가 효과적으로 이루어지기 위한 向後課題를 분석하여 정리하고자 한다.

II. 國際 油類汚染損害補償制度

현재 국제유류오염보상체계는 2개의 國際協約, 2개의 民間協定, P & I Club으로 구성되어 있다. 유류오염사고와 관련된 국제협약은 '油濁損害에 대한 民事責任에 관한 國際協約'('69 CLC, '76 CLC, '84 CLC)과 이 협약을 보완하기 위한 '油濁損害補償基金設立에 관한 國際協約'('71 FUND, '84 FUND)이 있으며, 이와 병행하여 민간 차원에서 유류오염사고를 보상하기 위한 해운업계의 '油濁責任에 관한 油槽船船主間自主協定'(TOVALOP standing, TOVALOP Supplement)과 석유업계의 '油槽船의 油濁責任에 관한 荷主追加補償協定'(CRISTAL)이 실시되고 있다. 그리고 유류오염사고에 대한 이들 두개의 국제협약과 두개의 자주적 협정 이외에 선주들의 상호보험조합인 P & I Club이 있다.

1. 油濁責任에 대한 民事責任에 관한 國際協約 (CLC)

1) 1969年 油濁責任에 대한 民事責任에 관한 國際協約('69 CLC)

Torry Canyon호 사고당시까지 유류오염사고를 포함하여 모든 人的 物的損害에 대한 선주책임은 '1957年 航海船舶所有者的 責任制限에 관한 國際協約'(International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going

1) 1992년도 중국에서 일본으로 수출되는 원유는 680만톤이며, 석유제품은 70만톤임(무역저널(日), 1993. 5. 19, 제1799호)

Ships, 1957) 등과 같은 국제협약 및 각국의 국내법에 의하여 過失責任主義가 인정되고 또한 선주의 책임은 매우 낮은 금액으로 제한되고 있었다. 그러나 Torry Canyon호의 유류오염사고로 선주의 책임과 보상확대의 필요성이 대두되었고, 그 결과 '1969年 油濁責任에 대한 民事責任에 관한 國際協約'(International Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969; '69 CLC)이 제정되었다. 이 협약은 처음으로 유류오염사고에 관한 기존의 선주책임 및 보상제도에 다음과 같은 변화를 가져오게 하였다.²⁾

첫째, 유류오염사고에 대한 선주의 嚴格責任主義(strict liability)의 도입

둘째, 유류오염사고에 대한 強制 保險制度의 도입

셋째, 船主破産時 保險業者에의 직접 求償을 인정

'69 CLC는 1975년에 발효되었으며³⁾, 이하 협약의 주요 내용을 살펴본다.

(1) 適用範圍

본 협약에서 유류오염손해에 대하여 배상책임을 부담하는 船主(Owner)는 登錄된 船主(the person or persons registered as the owner of the ship)를 말하나, 등록되지 않은 경우는 사실상의 소유자를 말한다(제1조 제3항). 따라서 傭船主(Charterer)와 運航者(Operator)는 제외된다.

선박(Ship)은 유류를 실제로 화물로서 운송하는 航海船(sea-going vessel)를 말한다(제1조 제1항). 따라서 유류화물을 적재치 않은 空船狀態(ballast)의 유조선, 그러한 유조선으로부터 연료유의 배출, 일반 화물선의 연료유의 배출 등은 제외된다.

유류(Oil)는 持續性油(persistent oil), 즉 crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil, whale oil 등을 말한다(제1조 제5항).

본 협약은 계약국의 영토와 영해에서 발생한 유

류오염손해에 대하여 적용된다(제2조).

(2) 油濁損害의 範圍

본 협약에서 정의하는 유류오염손해(pollution damage)는 선박으로부터 배출된 유류에 의한 오염손해와 오염방지비용 및 오염방지로 인한 추가적 손해를 말한다(제1조 제6항). 汚染防除策(preventive measures)은 사고후 유류오염손해의 방지 및 최소화를 위해 취해진 합리적인 수단을 말한다. 단 행위자가 누구인가는 불문한다(제1조 제7항).

(3) 責任의 主體 및 特性

본 협약은 제3조 제2항(면책사유)과 제3조 제3항(피해자의 惡意 등)에서 규정하는 경우를 제외하고 사고당시의 登錄船主를 책임의 주체로 한정하는 嚴格責任主義를 택하고 있다(제3조 제1항).

제3조 제2항에선 유류오염사고가 다음의 사유(免責事由)에 의해 발생되었을 경우 선주의 면책을 규정하고 있다.

- ① 戰爭 또는 不可抗力 등
- ② 제3자의 故意行爲
- ③ 航海施設의 유지에 관련있는 當局의 過失 등 또한 제3조 제3항에선 유타사고가 유류오염손해의 피해자의 과실 등에 의해 발생되었을 경우 선주가 면책될 수 있음을 규정하고 제3조 제4항에선 선주의 사용인이나 대리인에 대한 배상청구를 배제하고 있다.

(4) 油濁賠償責任保險

본 협약은 계약국의 선박으로서 2,000톤 이상의 유류를 운송하는 유조선 선주에 대하여 責任保險 또는 기타 財政保證을 유지할 의무를 규정하고 있으며(제7조 제1항), 이들 책임보험 또는 재정보증의 證明書(CLC certificate)의 船內携帶를 의무화하고 있다(제7조 제4항).⁴⁾ 또한 유류오염손해의 피해자는 보험자 또는 재정보증인에 대하여 직접 배상청구를 할 수 있다(제7조 제8항).

2) 본 협약은 단지 유류오염사고에 관련된 것이며 선주의 기타 배상책임과는 무관함.

3) 우리나라는 1978년 9월 23일에 본 협약을 비준하였음.

4) 우리나라도 1979년 3월 23일 海運港灣廳 告示 제80호 '油濁汚染損害에 대한 民事責任에 관한 保險, 기타 財政保證書 發行 規定'에서 (CLC1969 제7조에 따라 2천톤 이상의 油類를 운송하는 油槽船의 油濁損害賠償에 대한 履行擔保로서 責任保險의 付保證明書, 銀行保證 또는 國際油濁補償基金이 교부하는 證明書를 船內에 携帶하지 않으면 우리나라 領海에 출입할 수 없도록 규정한 바 있음.

(5) 責任制限

본 협약은 선주에 대해 엄격책임주의를 적용하고 있으나, 선주의 고의 또는 과실(actual fault or privity)로 인하여 유류오염사고가 발생한 경우를 제외하곤 다음과 같이 責任制限을 인정하고 있다. 즉 責任限度는 선박톤수⁵⁾ 매톤당 2,000프랑(francs)으로 하되⁶⁾, 그 총액은 2억 1000만프랑으로 제한된다.

이 화폐단위는 1976년 改正議定書(Protocols)에서 국제통화기금(IMF)의 SDR(Special Drawing Rights)⁷⁾으로 대체되었으며, 同 議定書에 의한 책임제한액은 선박톤당 133SDR로 하되, 그 총액은 1,400만SDR로 제한된다.

2) 1984년 油濁責任에 대한 民事責任에 관한 國際協約('84 CLC)

'69 CLC가 1975년에 발효되었으나, 그후 1970년대의 인플레이션 및 대형유조선사고에 의해 '69 CLC는 대형유류오염손해를 충분히 보상하지 못함이 증명되었다. 따라서 주로 '69 CLC의 責任制限額을 인상하는 내용으로 개정된 것이 '1984년 油濁責任에 대한 民事責任에 관한 國際協約'(International Convention or Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1984 : '84 CLC)이다.⁸⁾

(1) 適用範圍

'69 CLC에서의 선박(Ship)은 유류를 실제로 화물로서 운송하는 航海船(sea going vessel)로 한정하였으나, '84 CLC에선 유류를 실제로 화물로서 운송하는 경우와, 船内に 殘油가 없다고 증명되지 않는 한 그후의 항해동안에도 확장되었다(제1조 제1항).

유류(Oil)의 범위에서 고래기름(Whale Oil)이 제외되었다(제1조 제5항).

'84 CLC에선 지리적 범위를 계약국의 영토와 영해('69 CLC)외에 계약국의 排他的 經濟水域(Exclusive Economic Zone : EEZ)까지 확대하였다(제2조).

(2) 油類汚染損害의 範圍 '69 CLC에서의 유류오염손해의 범위는 선박으로부터 실제로 배출된 유류에 의한 오염손해, 유류오염사고후의 오염방제 조치비용 및 오염방제조치로 인한 추가적 손해의 3가지였다. 그러나 '84 CLC에선 '69 CLC의 유류오염손해 외에 그러한 유류오염손해를 일으킬 수 있는 중대하고 긴박한 위협(grave and imminent threat)을 제거하는 비용도 포함한다. 단, 유류오염손해 중 環境損傷으로 인한 이익의 손실을 제외한 환경손상에 대한 보상은 環境復舊를 실제로 취했거나 취할 비용에 한한다고 규정하고 있다(이상 제1조 제6, 7, 8항).

(3) 責任制限額

① 5,000톤 이하의 선박 : 3백만SDR

② 5,000톤 초과와 선박 : 3백만SDR에 추가하여 5,000톤 초과와 매톤당 420SDR

단, 어떠한 경우든 5,970만SDR을 초과할 수 없다(제5조 제1항).⁹⁾

2. 油濁責任에 관한 油槽船船主間 自主協定(TOVALOP)1)

1) TOVALOP Standing

일반적으로 국제협약은 제정후 발효될 때까지 상당한 시일을 요하며, '69 CLC도 그 예에 속한다. 따라서 유조선 선주들은 '69 CLC 및 '71 FUND¹⁰⁾가 발효될 때까지 피해자에게 적절한 보상이 이루어지도록 자주적 협정, 즉 '1969年 油濁責任에 관한 油槽船船主間 自主協定'(Tanker Owners Volu-

5) CLC1969의 선박톤수는 총톤수에 기관실 용적을 더한 톤수임.

6) 포앙카레프랑이란 순금 65mg(순도 900/1000)에 해당되는 화폐단위를 말한다. 이 단위는 民事責任協約의 1976년 개정에서 국제통화기금(IMF)의 SDR(Special Drawing Rights : 특별인출권)로 대체되었다. 즉 15포앙카레프랑=1SDR.

7) 15포앙카레프랑=1SDR.

8) 본 협약은 1991년 현재 발효되지 않은 상태이며, 우리나라도 아직 비준하지 않았음.

9) '84 CLC의 선박톤수는 '1969年 선박톤수 측정에 관한 국제협약'(International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)에 따르며, 우리나라는 1980년도에 동 협약을 비준하였음.

10) '71 FUND에 대해서는 다음 3항에서 후술함.

ntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution ; TOVALOP)을 체결하였다.¹¹⁾ 1978年 본 협정은 '69 CLC와 유사한 수준으로 개정(TOVALOP Standing)되었으며, 현재 세계 유조선 선주의 약 95%가 가입하고 있다. 주의할 점은 TOVALOP은 유류오염손해를 보상하기 위한 유조선 선주들의 자주적인 협정에 불과하고, 보상을 위한 保險基金 (insurance fund)이 아니라는 점이다. 여기서 TOVALOP Standing을 중심으로 살펴본다.

(1) 適用範圍

'69 CLC가 유류를 적재한 유조선(ladden tanker)에만 적용되는 반면, 본 협정은 空船狀態(in ballast)의 유조선에도 적용된다(제1조 제a항).

'69 CLC가 登録船主에만 적용되는 반면, 본 협정은 등록선주 및 裸傭船主(Bareboat Charterer)에 확장하여 적용된다(제1조 제c항).

또한 TOVALOP Standing은 '69 CLC가 적용되지 않은 곳에만 적용된다(前文).

(2) 補償責任의 範圍

본 협정에 의해 유조선 선주가 보상하는 책임의 범위는 유류오염손해(Pollution Damage)와 汚染威脅의 除去措置費用(Cost of Threat Removal Measures)이다(제4조). 여기서 유류오염손해는 선박으로부터 排出된 유류에 의한 汚染損害, 오염방제 조치비용 및 오염방제조치로 인한 추가적 손해를 말한다. 오염방제조치 및 오염위험의 제거조치는 사고(incident) 후 오염손해의 방지, 최소화 또는 오염위험을 제거하기 위해 누구에 의해서든 합리적으로 취해진 조치를 말한다(이상 제1조 제h-1항).

1969년 TOVALOP에 의해 선주는 즉각적인 유류오염의 제거와 경감조치를 취할 의무가 주어졌으며, 정부에 대해서도 선박톤당 100달러 또는 1,000만달러 중 작은 금액의 제거비용을 제공할 것을 규정하고 있다. 그러나 제3자에 대해서는 적용되지 않았으며, 따라서 그들은 국내법에 의해 청구할 수 밖에 없었다. 그런데 1978년 TOVALOP Standing은 '69 CLC를 비준치 않은 국가의 제3자

가 자발적으로 제공한 상기의 비용을 보상할 것을 규정하고 있으며, 단 이들 비용이 TOVALOP Standing의 책임한도액을 초과할 경우는 CRISTAL이 선주를 보상하도록 하였다.

2) TOVALOP Supplement

'84 CLC 및 '84 FUND에 의해 보상한도액이 증가되었지만, 해운 및 석유업계는 이들 兩 協約의 발효까지는 상당한 시일이 걸릴 것으로 예상하였다. 따라서 그동안 이를 보완하기 위해 兩 業界의 자주적 협정인 TOVALOP과 CRISTAL을 현실에 맞도록 개정하기로 하였다. 이에따라 1987年 TOVALOP Supplement(Supplement to Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution)이 제정되어 동년 2월 20일부터 발효되고 있다. 단, TOVALOP Supplement는 TOVALOP Standing Agreement와 별도로 적용되고 있다.

(1) 適用範圍

TOVALOP Standing은 유조선이 유류를 적재하지 않은 경우에도 적용되었으나, TOVALOP Supplement는 유조선이 CRISTAL 화물을 적재한 경우에만 적용된다. 그외 모든 경우에는 TOVALOP Standing의 규정이 적용된다. 또한 '69 CLC가 적용되지 않은 경우에 TOVALOP Standing이 적용되는 반면, TOVALOP Supplement는 전 세계적으로 모든 사고에 적용된다.

(2) 責任限度額

- ① 5,000톤 이하의 선박 : 350만달러
 - ② 5,000톤 초과인 선박 : 350만달러에 추가하여 5,000톤 초과인 매톤당 493달러
- 단, 어떠한 경우든 7,000만달러를 초과할 수 없다(제3조 제(c)항 (3)호).

3. 油濁損害補償基金 設立에 관한 國際協約(FC)

1) 1971年 油濁損害補償基金 設立에 관한 國際協約('71 FUND)

'69 CLC는 유류오염사고에 대하여 유조선선주

11) 이와 같이 TOVALOP은 '69 CLC 및 '71 FUND가 세계적으로 많은 국가가 가입할 때까지 한시적으로 5년 기간씩 발효되어 왔으며, 최근 1992년 2월 20일로 만기가 되자 다시 1994년 2월 20일까지 2년간 연장하였음.

가 그 피해액을 보상하도록 규정하고 있으나, 대형사고에 의한 손해를 완전히 보상하기는 어렵다. 따라서 '69 CLC의 책임한도액을 초과하는 유류오염손해를 석유업계가 보상하도록 하기 위한 국제협약이 제정되었는 바, 즉 '1971年 油濁損害補償基金 設立에 관한 國際協約'(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971: '71 FUND)이다.¹²⁾ 우리나라는 금번 '유류오염손해배상보장법'의 제정으로 동 협약에 가입하게 되었다. 본 협약의 基金(Fund)을 관리하기 위해 IOPC FUND(International Oil Pollution Compensation Fund)가 설립되어 있다.

(1) 適用範圍

유류를 적재한 유조선으로부터 유류가 배출될 경우 적용되며, 유조선이 유류를 적재하지 않았거나 또는 실제로 유류가 배출되지 않은 경우는 적용되지 않는다. 단, 유류가 CRISTAL 화물인가 아닌가를 불문하다.

'69 CLC를 비준하고 동시에 본 협약('71 FUND)을 비준한 국가에 적용한다.

(2) 補償範圍

'71 FUND는 다음의 경우에 해당하는 유류오염손해에 대해 보상하도록 규정하고 있다.

첫째, 불가항력, 제3자의 고의, 관계당국의 과실 등 면책사유에 의해 선주가 CLC하의 책임으로부터 면책될 경우

둘째, 선주 또는 보험자가 破産되어 CLC하의 책임에 대하여 支拂不能되었을 경우

셋째, 유류오염손해가 CLC하의 책임한도액을 초과하였을 경우

(3) 補償限度

한 사고에 대하여 '69 CLC에 의해 선주가 지급하는 보상액과 '71 FUND에 의해 지급되는 보상액의 총액이 4억 5,000만프랑¹³⁾을 초과하지 않은 범위내에서 보상한다(제4조 제4항). 그리고 基金總會(Assembly of Fund)의 특별결의에 따라 이를 9억프랑으로 인상할 수 있는데, 어떠한 경우에도 9

억프랑을 초과할 수 없고 또한 4억 5,000만프랑에 미달할 수 없다(제4조 제6항).

(4) Roll Back System(Relief)

'71 FUND의 목적의 하나는 CLC하의 선주의 추가적 부담을 경감하는 것이며(제2조 제1항(b)), 이에 따라 '71 FUND는 CLC하에 선주가 1차로 부담하였던 부분, 즉 1억 5000만프랑을 초과하지 않은 매톤당 1,500프랑과 2억 1,000만프랑을 초과하지 않은 매톤당 2,000프랑사이의 차액을 선주에게 보상하며 이를 Roll Back System이라 한다(제5조 1항).

(5) 基金의 分擔

'71 FUND의 계약국의 석유업자로서, 연간 150,000톤 이상의 석유를 수입하는 자가 기금을 분담하며, 실제 분담액은 매년 클레임 정산에 따라 변한다.

2) 1984年 油濁損害補償基金 設立에 관한 國際協約('84 FUND)

'69 CLC가 제정된 이후 1970년대의 인플레이션과 대형유조선(VLCC 및 ULCC)의 출현으로 '69 CLC가 대형 유류오염손해를 완전히 보상하지 못하게 되었다. 따라서 대형 유류오염손해의 현실적인 보상이 이루어지도록 하기 위해 '84 CLC가 제정되었다. 이와 마찬가지로 '71 FUND에 의해 유류오염손해의 완전한 보상이 이루어지지 못하게 되자, 현실적인 손해보상을 위해 '1984年 油濁損害補償基金 設立에 관한 國際協約'(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1984; '84 FUND)이 제정되었다.

(1) 適用範圍

원래 '71 FUND의 목적이 '69 CLC를 보충하는 것이었으므로, '69 CLC 및 '71 FUND의 적용범위는 대부분 공통이었다. 이와 마찬가지로 '84 FUND가 '69 CLC를 보충하기 위한 것이므로 兩協約의 적용범위는 비슷하다.

12) 본 협약은 1979년도에 발효되었음.

13) 본 화폐단위는 1976년 개정의정서에서 SDR(Special Drawing Rights)로 바뀌었음.

(2) 補償限度

'84 FUND에서의 보상한도는 한 사고에 대하여 '84 CLC에 의해 선주가 지불하는 보상액을 포함하여 1억 3,500만SDR을 초과할 수 없다. 또한 '84 FUND에선 자연적인 불가항력에 의한 유류오염손해도 보상하는 바, 이도 1억 3,500만SDR까지 보상한다. 그리고 새로운 '84 FUND 가입국 가운데 3개국의 輸入油量合計가 6억톤 이상이 되면 보상한도액은 2억SDR로 증가된다(이상 제4조 제4,5,6항).

본 '84 FUND에선 '71 FUND에서 실시하였던 Roll Back System을 폐지하였다.

4. 油槽船의 油濁責任에 대한 荷主追加補償協定 (CRISTAL)

CLC는 유류오염손해에 대하여 선주의 책임 및 책임한도액 등을 규정한 국제협약이다. 그러나 CLC가 발효될 때까지 상당한 시일이 걸리므로, 그동안 효율적인 보상이 이루어지도록 유조선 선주들이 자주적으로 체결한 협정이 TOVALOP이었음을 앞에서 살펴보았다. 이와 마찬가지로 민간차원에서 유류오염손해에 대하여 해운업계 단독으로 책임지는 것이 아니라 석유업계도 책임을 지고 손해보상을 하기 위해 제정한 국제협약이 FC('71 FUND 및 '84 FUND)이었다. 그리고 FC가 발효될 때까지 상당한 시일이 요하기 때문에 그동안 효율적인 보상이 이루어지도록 석유업계가 자주적으로 협정을 체결하였는 바, 즉 '油槽船의 油濁責任에 대한 荷主追加補償協定'(Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution : CRISTAL)이다.¹⁴⁾

유류오염손해와 관련한 국제협약 및 TOVALOP은 원래의 것과 그후 개정된 것이 동시에 존재하고 있다. 즉 '69 CLC와 '84 CLC, '71 FUND와 '84 FUND, TOVALOP Standing과 TOVALOP Supplement가 그렇다. 그러나 CRISTAL은 1971년 CRISTAL이 처음 체결된 후 1987년에 개정(Revised

CRISTAL)되어 원래의 것을 완전히 대체하였다. TOVALOP Supplement가 TOVALOP Standing Agreement에 의한 보상이 충분치 못한데 기인하여 체결된 것과 마찬가지로 1987년 Revised CRISTAL도 1971년 CRISTAL에 의한 보상이 충분치 못하여 체결되어 1971년 CRISTAL을 대체하였다. CRISTAL은 기금(Fund)의 관리를 위해 CRISTAL LIMITED를 설립하였으며, 현재 해상으로 수송되는 유류의 약 90%가 CRISTAL에 가입되어 있다.¹⁵⁾

1) 適用範圍

유류를 적재한 유조선으로부터 유류가 배출될 경우 또는 배출의 위험이 있을 경우 적용된다. 단, 유조선이 TOVALOP에 가입되고 화물이 CRISTAL 화물이어야 한다.

CLC 및 FUND 가입 여부에 관계없이 전세계적으로 적용된다.

2) Roll Back System

1971년 CRISTAL은 FC 1971에의 Roll Back System을 도입하였으나, Revised CRISTAL은 '84 FUND에 따라 Roll Back System을 폐지하였다.

3) 補償限度

CRISTAL에 의한 유류오염손해의 보상이 이루어지기 위해선 먼저 TOVALOP에 의한 선주의 보상이 이루어져야 하며, TOVALOP에 의한 보상을 포함하며 CRISTAL의 보상은 다음을 限度로 한다.

① 5,000톤 이하의 선박 : 3,600만달러

② 5,000톤 초과 선박 : 3,600만달러에 추가하여 5,000톤 초과 매톤당 733달러

단, 어떠한 경우든 1억 3,500만 달러를 초과할 수 없다.

5. 船主責任相互保險組合(P & I Club)

P & I Club은 다음과 같은 유류오염사고에 의한 선주의 책임을 보상한다.

첫째, 汚染(polltion)으로 인한 직접적인 피해

14) 본 CRISTAL도 TOVALOP와 동일하게 1992년 2월 20일부터 1994년 2월 20일까지 2년간 연장되었음.

15) 우리나라에서는 5개 精油會社와 韓電이 CRISTAL에 가입하였음.

둘째, 清掃費用,

셋째, 汚染의 防止 또는 輕減費用

넷째, 油槽船船主間自主協定(TOVALOP)의 한 會員社의 책임

다섯째, Lloyd's標準樣式의 救助契約(LOF1980)에 명시된 'No cure-No pay'原則의 例外規定상 발생하는 책임

P & I Club은 모든 담보위험을 무한정으로 담보하고 있지만 유류오염배상책임은 5억달러로 制限(limit)하고 있다. 또한 P & I Club은 他 擔保危險을 담보함에 있어 회원사의 법률상의 배상책임 즉 어떠한 국가의 법률에 의해 발생한 것인가를 불문하고 그에 관계없이 부담하는 법률상의 배상 책임을 무한정으로 담보하는 원칙을 준수하고 있다. 그러나 본 유류오염배상책임의 담보액 5억달러 내에는 상기와 같은 회원사의 법률상 배상책임 외에 油槽船船主間自主協定(TOVALOP) 등과 같은 會員社의 自主的인 協定에 의한 책임액이 포함되어 있는 점이 특이하다.

III. '71 FUND 加入과 油類汚染損害補償體系的 變化

1. 油類汚染損害賠償保障法の 制定 背景

유류오염사고가 발생시 피해보상이 효과적으로 이루어지기 위해서는 汚染行爲者의 책임의 범위가 현실적이어야 하고 보상능력이 뒷받침되어야 한다.

그동안 우리나라의 해상오염행위자의 책임의 범위를 규정하는 법률은 상법 중 해상편으로서, '1924년 船主責任制限協約'을 수용하여 선박 톤당 1만 5천원까지 보상이 가능한 것으로 되어 있었다. 1991년 12월 海商法 개정시 '1976년 海事債權에 관한 責任制限協約'을 수용하여 선주의 보상기준을 상향조정하였으나 유류오염손해배상법의 제정을 전제로 유류오염손해에 대하여는 동법의 적용을 배제시켰다. 또한 선박에 의한 오염방지를 규정하고 있는 海洋汚染防止法에도 유류오염에 의한 손해보상에 대한 규정이 없다. 결국 그동안 우리나라의 해양오염행위자인 선주의 책임범위는 현실

과 극히 괴리되어 있었다.

다음 실제로 해상오염행위자는 유류의 운송인 즉 선주이며, 해상오염이 발생되면 일차로 선주가 손해배상을 하게 된다. 그러나 해상유류운송에 의해 경제적 혜택을 보는 자는 화주 즉 정유업자이다. 따라서 세계적으로도 오염손해배상은 선주와 정유업자에 의해서 이루어지고 있다. 그동안 우리나라 정유업자들은 법률적 제도하에서가 아닌 自主的 協定에 의해서 피해보상에 동참하였으므로 효율적 보상이 이루어지지 않았다.

따라서 금번 '유류오염손해배상보장법'에선 선주에 대해서는 강제적인 보험계약과 책임한도액을 가능한 현실화하고, '71 FUND에 가입하여 정유업자를 제도적으로 補償體系안으로 포함시킴으로써 효율적인 유류오염손해배상이 이루어지도록 하였다.

2. '71 FUND 加入과 油類汚染損害補償體系的 變化

앞에서 유류오염손해의 보상과 관련한 두개의 國際協約, 두개의 自主的 協定, P & I Club을 각각 개별적으로 살펴보았는데, 이제 이들을 '油類汚染損害賠償保障法'과 종합적으로 살펴보고자 한다.

뒤에 덧붙인 <표-1>은 발효중인 '69 CLC, '71 FUND, TOVALOP Standing, TOVALOP Supplement, Revised CRISTAL, P & I 保險 및 '油類汚染損害賠償保障法'이 각각 적용되는 경우와 장소등을 보여주고 있다. 이제 이들 국제유류오염보상체제와 '유류오염배상책임보장법'상의 상이점을 살펴본다.

첫째, '유류오염손해배상보장법'은 '69 CLC와 동일하게 登錄船主 및 선박소유자에게만 적용되는 반면, TOVALOP은 登錄船主와 裸傭船主에게도 적용된다.

둘째, '유류오염손해배상보장법'은 대한민국의 領域에 적용되어 '69 CLC와 동일하며, 반면 '71 FUND는 '69 CLC와 '71 FUND에 모두 가입한 국가에 적용된다.

셋째, CRISTAL은 배출된 유류가 CRISTAL 화물인 경우에 적용되는 반면, '71 FUND는 CRIS-

TAL 화물여부에 관계없다. '유류오염손해배상보장법'은 CRISTAL 화물의 여부, 유류적재 여부 및 유류배출 유무와 관계없이 적용된다.

넷째, 강제보험은 '69 CLC의 경우 2000톤 이상의 유조선에 적용되는 반면, '유류오염손해배상보

장법'은 국적선 200톤 이상, 외국적선 2000톤 이상에 적용된다.

다섯째, '유류오염배상책임보장법'상 선주의 책임한도는 '69 CLC와 동일하고, 화주의 책임한도는 '71 FUND와 동일하다.

〈표-1〉 국제유류오염보상체계와의 비교

구분	선주에 의한 1차적 보상			화주에 의한 2차적 보상		유류오염 손해배상 보장법	선주에 의한 보험보상 P&I 보험	
	국제협약	민 간 협 정		국제협약	민간협상			
	'69 CLC	TOVALOP Standing	TOVALOP Supplement	'71 FUND	CRISTAL			
적용 지역	'69 CLC의 체 약구에서의 사 고	'69 CLC가 적 용되지 않은 지역에서의 사고	Worldwide	'69 CLC와 '71 FUND 체약국 에서의 사고	Worldwide	대한민국의 영 역 단, 방지비 용은 장소무관	World wide	
적용 선박 및 유류	유류수송선으 로부터 실제 유 출이 있는 경우 만 적용 공선 또는 실제 유출이 없는 경 우 제외, 연료 유 제외	모든 유조선, 공선 포함. 실제 유출유 무와 무관	Cristal 화물 을 적재한 경 우만 적용 실제 유출유 무와 무관	유류를 적재한 유조선으로부 터 실제로 유 출이 있는 경 우만 적용 공선 또는 유 출이 없는 경 우 제외	유조선이 TO- VALOP에 가입 하고, 화물이 CRISTAL 화물 인 경우만 적 요 실제 유출유무 와 무관	모든 유류수송 선	모든 선박	
강제 보험	2000톤이상의 유류수송선	규정없음	규정없음	규정없음	규정없음	국적선 : 200톤 이상의 유류수 송선 외국적선 : 200 톤 이상의 유류 수송선		
책임 의 주체	등록선주 및 사 실상 선박 소유 자	유조선 선주 및 나용선주	유조선 선주 및 나용선주	정유업자	정유업자	선주 화주 등록선주 정유 및 선박 업자 소유자	유조선 및 나용 선주	
보상의 주체	P&I Club	P&I Club	P&I Club	IOPC FUND	CRISTAL LTD	P&I Club	IOPC FUND	P&I Club
보상 한도 액	톤당 186달러, 최고 1,950달러	톤당 160달러, 최고 1,680만 달러	5,000톤까지 350만 달러이 내, 5,000톤 초과시 톤당 493달러 추가, 최고 7,000만 달러	최고 8,400만 달러	5,000톤까지 톤 당 3,600만달러 이며, 5,000톤 초과시 톤당 733달러 추가, 최고 1억3,500 만달러	'69 CLC 와 동일	'71 FUND 와 동일	5억 달러

자료 : ITOPF & CRISTAL Ltd, TOVALOP & CRISTAL-A Guide to Oil Spill Compensation에 의거 작성.
주 : I SDR은 1,39921달러('92. 1. 30) 기준.

그리고 〈그림-1〉은 P & I Club과 발효중인 '69 CLC, '71 FUND, TOVALOP Standing Agreement,

TOVALOP Supplement, Revised CRISTAL에서 보
상하는 補償限度額을 보여주고 있다. 앞서 살펴본

바와같이, TOVALOP Standing에 의한 최대 보상액은 '69 CLC와 비슷한 수준인 1,680만달러이며, '69 CLC의 보상한도액은 1,950만달러(1,400만 SDR)이다. TOVALOP Supplement하의 보상한도액은 '71 FUND과 비슷한 수준인 7,000만달러이며, '71 FUND의 보상한도액은 8,400만달러이다. 그리고 CRISTAL에 의한 최대 보상한도액은 1억 3,500만달러이며, P & I Club에 의한 보상은 5억달러로 제한되어 있다.

'유류오염배상책임보장법'상 선주의 책임은 '69 CLC하의 책임과 동일하고 화주의 책임은 '71 FUND와 동일하다. 따라서 동법의 제정과 '71

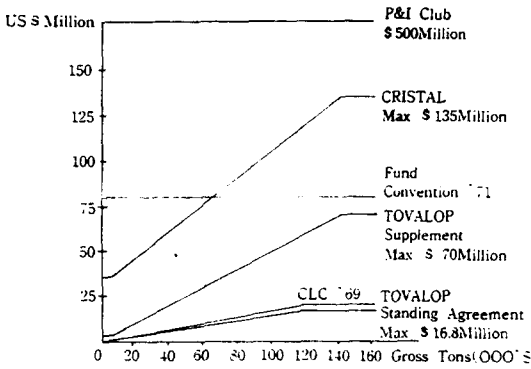
FUND에의 가입으로 인해 우리나라가 국제협약 및 민간협정으로부터 보상받는 한도액은 CRISTAL과 '71 FUND의 교차점 왼쪽에서는 CRISTAL까지 그리고 교차점 오른쪽에서는 '71 FUND까지이다.

3. '71 FUND 加入의 實益

1) 油類汚染損害賠償制度的 完備

국가전체적인 면에서 볼 경우, 우리나라 領域에서 유류오염사고가 발생하였을 경우 그 손해배상에 대한 제도를 현행 國際油類汚染補償體系 내에서 완비하였다고 할 수 있다. 우선 앞서 지적하였듯이 '油類汚染損害賠償保障法'의 제정으로 유조선선주의 책임과 범위를 명확히 하고 보험계약을 강제화하였다. 그리고 그동안 화주(정유업자)는 CRISTAL에 가입하여 자주적인 제도내에서 유류오염손해보상에 참여했으나, '油類汚染損害賠償保障法'의 제정과 '71 FUND의 가입으로 제도적으로 유류오염손해보상에 참여하게 되었다.

이제 우리나라 영역내에서 발생하는 대부분의 유류오염사고에 대한 손해보상은 '71 FUND의 보상한도액의 범위내에서 이루어질 것으로 예상된다. <표-2>에서 보듯이 지난 '79년 이후 우리나라의 유류오염사고는 연평균 190건이 발생하고 있으며, 海上交通量 및 物動量 증가에 따라 사고건수 및 유류배출량도 증가하고 있다. 그러나 대부분의 오염사고는 小型 沿岸油槽船에 의하여 발생하고 피해액도 '71 FUND의 보상한도액의 범위내이었다. 또한 세계적으로도 1978년 IOPC FUND의 설립 이후 60건의 사고중 '71 FUND의 보상한도액을



<그림-1> 國際油濁賠償制度的 責任額

資料 : The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. and CRISTAL Ltd., TOVALOP & CRISTAL-A Guide to Oil Spill Compensation-, London에 의거 작성.

<표-2> 우리나라 油類汚染事故件數 및 排出量 現況

구 분	건 수	대 량	배출량(톤)	사고처리비용(백만원)		
				계	방제비용	피해보상
'79-91	2,470	590	12,979	42,853	17,368	25,874
'81	185	57	983	2,867	993	1,874
'85	166	27	2,204	1,034	447	587
'90	248	56	2,421	13,450	6,475	6,975
'91	240	59	1,257	7,639	3,918	3,721
'92	328	53	1,155	1,499	1,158	341

자료 : 해운항만청

초과한 사고는 단 2건에 불과하다. 따라서 앞으로 우리나라 영해에서 大型油槽船(VLCC)에 의한 대량의 유류배출사고가 아닌 한 대부분의 오염손해 보상은 '71 FUND의 보상범위 내에서 이루어질 것이다.

2) 被害者側面

'71 FUND의 가입으로 인하여 어민 등 피해자는 '69 CLC하에서 보상받지 못하던 부분을 제도적으로 보상받게 된 점이 가장 큰 효과 중의 하나이다. 즉 '71 FUND는 다음 사유에 의하여 '69 CLC로부터 보상받지 못하는 유류오염손해를 보상한다.¹⁶⁾

첫째, 不可抗力, 제3자의 故意, 關係當局의 過失 등 免責事由에 의해 船主가 '69 CLC하의 책임으로부터 免責될 경우

둘째, 船主 또는 保險者가 破産되어 CLC하의 책임에 대하여 支拂不能되었을 경우

셋째, 油濁事故가 '69 CLC하의 責任限度額을 초과하였을 경우

금번 제정된 '油類汚染損害賠償保障法'에선 첫째 항의 사유에 의한 선주의 면책에 대해서 '69 CLC의 규정¹⁷⁾을 그대로 다음과 같이 수용하고 있다.¹⁸⁾ 즉,

첫째, 전쟁·내란·폭동·또는 천재지변 등 불가항력으로 인하여 발생한 경우

둘째, 선박소유자 및 그 사용인이 아닌 제3자의 고의만으로 인하여 발생한 경우

셋째, 국가 및 공공단체의 航路標識 또는 航行補助施設의 관리의 瑕疵만으로 인하여 발생한 경우

또한 과거 유류오염손해에 대한 피해보상은 장기간이 소요되었다. 이제 '71 FUND 가입으로 피해자는 합리적인 피해규모가 입증되는 경우 빠른 시일안으로 유류오염손해에 대한 피해보상을 받게 된 점도 큰 효과라 할 수 있다.

3) 船主側面

'91년 우리나라 연안유조선은 524척, 28만 2천톤으로 평균선형은 540톤에 불과하다. 이들 연안유조선들이 우리나라 유류오염사고의 대부분을 일으키고 있는 바, 책임제한이 인정될 경우 책임한도액은 약 7,560만원에 불과하다.¹⁹⁾ 그러나 유류오염사고시 '69 CLC 및 세계 각국의 국내법은 유조선 선주들에게 엄격한 책임을 부과하고 책임제한을 인정하는 경우는 매우 드물다. 우리나라도 앞에서 살펴본 바와 같이 금번 '유류오염손해배상보장법'에서 선주들에게 엄격한 책임을 부과하고 있으며, 그동안 실제로 유류오염사고 발생시 선주에게 책임제한을 인정하는 판례는 거의 없었다. 이제 '유류오염손해배상보장법'의 제정으로 앞으로 유조선 선주에게 엄격한 책임을 부과하는 경향은 더욱 강화될 것이다. 따라서 '71 FUND 가입으로 연안유조선 선주들은 책임제한을 인정받지 못하는 부분에 대해 '71 FUND로부터 보상받을 수 있게 되었으며, 금번 '유류오염손해배상보장법' 제정의 가장 큰 혜택자라 할 수 있다.

'71 FUND의 목적의 하나는 '69 CLC하의 선주의 추가 부담을 경감하는 것이다.²⁰⁾ 이에 따라 '71 FUND 가입으로 TOVALOP에 가입한 유조선선주는 1차로 부담하였던 부분, 즉 1억 5,000만프랑을 초과하지 않은 톤당 1,500프랑과 2억 1,000만프랑을 초과하지 않은 톤당 2,000프랑 사이의 차액을 '71 FUND로부터 보상받을 수 있다.²¹⁾

4) 貨主側面

그동안 화주(정유업자)는 CRISTAL에 가입함으로써 유류오염손해에 대하여 자주적인 입장에서 피해보상에 참여하여 왔으나, '유류오염손해배상보장법'의 제정과 '71 FUND 가입으로 의무적으로 피해보상에 참여하게 되었다. 이제 화주는 우리나라가 '71 FUND에 가입함에 따라 기존의 CRIS-

16) '71 FUND 제4조 1항.

17) '69 CLC의 제3조 3항.

18) '유류오염손해배상보장법' 제4조 1항.

19) 선박 1톤당 책임한도액 133SDR은 14만원 기준.

20) '71 FUND 제2조 1항(b).

21) 이를 Roll Back System이라 함('71 FUND 제5조 1항).

TAL에의 분담금과 '71 FUND의 분담금을 二重으로 분담하는 경우도 발생할 수 있게 되었다. CRISTAL은 Reimbursement System에 의하여 '71 FUND 가입국의 화주가 납부한 분담금 중 CRISTAL 화물에 대한 분담금은 반환하여 주고 있다. 이에 따라 대부분의 二重負擔은 발생하지 않으나, CRISTAL 화물이 아닌 유류오염사고 및 '71 FUND의 연차분담금 중 일반분담금(General FUND)에 대해서는 이중분담의 경우가 발생할 수 있다.

IV. 現行 油類汚染補償制度的 問題點과 向後課題

1. 問題點

앞에서 국제유류오염 보상체제로서 2개의 國際協約과 2개의 民間協定을 살펴보았다. 그런데 이들 국제협약 및 민간협정에 의해 보상되는 금액은 일정한 限度가 있으며 또한 P & I 보험에서 보상하는 금액(5억달러)보다 훨씬 낮은 금액이다. 따라서 大型 油類汚染事故의 위험성을 안고 있는 유조선 선주는 유류오염배상책임에 대하여 최종적으로 P & I 보험에 의존할 수 밖에 없다.

P & I 보험은 일반 선박보험에서 담보되지 않은 海上危險²²⁾을 담보하기 위해 선주 자신들이 만든 일종의 相互保險으로서 1855년 영국에서 최초로 설립되었다. 본 P & I 보험이 다른 보험에 대해 갖는 가장 큰 특징의 하나가 위험의 담보액을 無限定(unlimited)으로 한다는 점이다. 즉 선박보험(Hull & Machinery Insurance)을 포함한 해상보험, 항공보험, 일반 손해보험 및 생명보험 등 모든 보험은 위험의 담보액을 일정하게 제한하고 있다. 그러나 유독 P & I 보험만은 무제한으로 위험을 담보하고 있어, 항상 대형 해난사고의 위험을 안고 있는 선

주들에게 안정적인 선박운항을 가능케 하고 있다.

그러나 P & I 보험에서도 유류오염손해배상에 한해서 일정한 擔保限度(limit)를 두고 있어, 오늘날 선박운항 중 가장 큰 해난사고의 가능성을 안고 있는 유조선 선주에게는 충분한 보험제도가 되지 못하고 있다. 현재 P & I 보험의 담보한도는 5억달러이나, 이는 P & I Club가 독자적으로 결정하기 보다는 Lloyd's 再保險者에 의해 주도되고 있다.

P & I 보험이 모든 위험을 무한정으로 담보하는 반면 유독 油濁賠償責任만은 5억달러(1989 : 4억달러)로 제한하고 있기 때문에 유조선 선주가 그 이상으로 부보하고자 할 경우 再保險市場(Lloyd's 再保險者 및 保險會社)에 의뢰할 수 밖에 없다. 1989년 Exxon Valdez호의 경우 선주부담액은 汚染掃除額, 損害賠償額 및 罰金 등을 합하여 30억달러를 초과하므로 P & I 保險의 보상액을 초과하며, 본 초과액은 선주 자신이 책임을 질 수밖에 없다. 따라서 유조선 선주로서는 P & I 보험의 담보액을 초과하는 위험에 대하여 추가로 부보하지 않을 수 없다. 현재 유조선 선주들은 P&I보험의 限度額(5억 달러)을 초과하여 2억-2억 5천만달러 정도를 國際그룹을 경유하여 추가로 부보하고 있다. 즉 국제그룹은 유조선 선주를 위하여 一般 再保險市場에 付保 하고 있는데, 보험요율을 제외한 기타 보험조건은 상기 Lloyd's 재보험자와의 계약과 동일하다. 이와 같은 부보는 선주가 필요로 하기도 하지만 傭船者(Oil Charterer)가 요구하기 때문이기도 하다. 현재 세계 유조선의 약 50% 정도가 이와 같이 부보하고 있다.

그러나 문제는 우선 재보험시장으로부터 구득하는 재보험료가 너무 높다는 데에 있다.²³⁾ 더구나 OPA1990의 영향으로 1991년의 보험료는 1990년에 비해 약 13배가 인상되었다. 즉, 1990년의 경우 1

22) 예를 들면, 本稿의 주제인 유류오염사고배상책임에 포함하여 船舶衝突賠償責任의 1/4, 貨物損害의 賠償責任, 人命被害, 海上 및 陸上의 固定物體에 가한 손해 등이 있음.

23) 우리나라에서와 같이 新生 P & I Club을 설립할 경우 가장 큰 難關이 재보험의 구득임. 즉 新生 P & I Club은 國際그룹에의 가입이 매우 어려우므로 독자적으로 재보험을 구득하여야 하는데, 이 경우 재보험료가 국제그룹이 세계 총상선대의 90%를 가지고 협상하여 구득한 요율에 비하여 매우 높기 때문임.

년간 보험료는 유조선의 총톤당 13센트에서 1991년의 경우 1년간 총톤당 1.75달러 또는 항차당 총톤당 55.5센트로 인상되었다.²⁴⁾ 높은 재보험료 다음의 문제는 현재 재보험시장에서 추가로 구독하는 재보험수준과 대형 유류오염사고에 의한 책임액의 격차가 너무 크다는 것이다. 이는 Exxon Valdez호의 예에서도 알 수 있다. 결국 재보험시장도 대형 유류오염사고에 의한 유조선 선주를 보상하기 위한 충분한 보험을 제공하지 못한다고 할 수 있다.

2. 向後課題

현행 油類汚染補償制度하에서 유류오염으로 인한 피해보상은 최종적으로 油類貨主와 油槽船 船主가 부담하고 있다. 유조선 선주는 油類流出事故의 직접적인 책임자로서 보상책임을 부담하고 유류화주는 油類輸送에 의해 최종적으로 경제적 이익을 얻는 者라는 측면에서 부담하고 있다. 따라서 이들은 유류오염피해액에 대해 상대방에게 좀더 많은 부담을 떠 넘기기보다는 다음과 같은 課題에 대해 상호협조하여야 할 것이다.

첫째, 油類汚染損害賠償 認定基準의 作成이다.

유류오염사고가 발생하고 피해자가 손해배상을 청구할 시 油類汚染損害賠償의 認定基準을 작성할 필요가 있다. '92년 스페인 연안에서 좌초된 Aegean Sea호의 損害賠償請求에는 자동차수리회사, 선박대리점, 임대업, 유류검량업, 관광선 운영자의 손실비용이 포함되어 있다. '93년 영국 연안에서 좌초된 Braer호의 손해배상에는 연어양식자, 어업 장비수선시설, дай버, 냉동업자, 상자제조자, 관광 산업자의 손실비용까지 포함되어 있다. 이와 같이 油類汚染損害賠償 請求範圍가 상상을 초월하여 광범위한 바, 유조선 선주와 유류화주는 공동으로 각국의 政府 및 피해자 등과 협의하여 油類汚染損害賠償의 人情基準을 마련하여야 할 것이다.

둘째, Lloyd's 再保險 擔保額의 引上이다.

앞에서 지적하였듯이 현재 P & I Club은 유류오염손해배상에 대한 담보액이 5억달러이고, 이는

Lloyd's가 일정하게 擔保를 制限하기 때문이다. 따라서 P & I Club의 담보액을 높이기 위해서는 Lloyd's의 담보액을 먼저 인상하여야 한다. 이를 위해 유조선 선주 및 유류화주는 管理狀態가 양호한 油槽船의 備船 運航에 의한 海難事故의 방지에 노력하여야 할 것이다. 또한 Lloyd's 再保險者 및 P & I Club담보액의 증가는 유조선 선주의 P & I 보험료의 증가로 귀결되므로, 이를 FUND의 補償限度의 증가 등으로 분담하여야 할 것이다.

V. 結 論

Exxon Valdez호의 예에서 봤듯이 현행 國際油類汚染損害補償制度는 다음과 같은 두가지 이유로 대형 유류오염사고에 대한 효과적인 보상제도가 되지 못하고 있다.

① 유류오염배상책임을 담보하는 현행보험제도의 補償限度額이 대형 유류오염사고로 인한 선주 부담액에 훨씬 미치지 못하고 있으며,

② 유탁사고와 관련된 국제협약 및 각국의 국내법이 嚴格責任主義를 택하고 있어 선주가 책임제한의 혜택을 보기가 어렵다는 점이다.

또한 우리나라도 '油類汚染損害賠償保障法'의 제정과 '71 FUND 加入으로 현행 國際油類汚染損害補償制度내의 체제를 갖추게 되었다. 그러나 國際油類汚染損害補償制度의 限界와 國內의 上記法律 밖의 制度的 未備點은 효율적인 危險管理 및 補償制度의 문제점으로 지적되고 있는 바, 이에 대한 對應方案을 제시해 본다.

첫째, 遠洋 油槽船의 危險管理 및 保險管理의 強化이다.

현행 국제 유류오염보상제도가 대형 유류오염사고의 피해액에 훨씬 미달하므로 유조선 선주에게는 어느 선주보다도 철저한 危險管理와 保險管理가 필요하다. 즉 자사선박의 운항항로, 선적화물의 종류 및 크기 등을 감안하여 유탁사고시 가능한 최대의 부담액을 산출하여야 할 것이다. 그리고 가능한 한 이에 해당하는 외부로의 보험부보 및

24) Lloyd's list, 1991. 2. 21.

자가보험을 강구할 필요가 있다. 유류오염배상책임과 관련하여 유조선선주가 1차로 부보할 수 있는 곳은 P & I 보험이다. 따라서 P & I 보험으로 하여금 타위험과 같이 擔保限度를 철회하든가 또는 擔保額을 증대시키도록 노력하여야 한다. 그의 안전한 선박운항을 위해 선박의 물리적인 상태 뿐만 아니라 양질의 선원선선, 사고방지 및 유탁사고시 신속하고 적절한 대응책의 강구가 평소 유지되고 있어야 함은 물론이다.

둘째 油類汚染被害紛爭調整制度의 確立이다.

현재 유류오염사고가 발생하여 당사자간에 피해보상에 관한 異見이 있을 시 環境汚染被害紛爭調整法상 環境汚染被害紛爭調整制度가 있으며, 동제도는 중앙환경위원회(환경처)와 지방환경위원회(서울특별시, 직할시 및 도)로 구성되어 있다. 그러나 同 委員會는 '91년 설치 이래 海洋汚染被害紛爭調整의 실적이 전무하고 유명무실하다. 또한 '87-'91년간 주요 유류오염사고 49건의 피해자의 청구액은 2,389억원인데 비해 보상액은 213억원에 지나지 않으며, 청구액의 약 9%정도 밖에 실제 보상되고 있지 않다. 또한 이 정도의 보상에도 장기간이 소요되고 있다. 이와 같은 실제 청구액과 보상액간의 격차 및 보상기간의 지연은 다음과 같은 문제점들에 기인하고 있다.

- ① 海洋汚染被害調査를 위한 專門機關의 부재와
- ② 海洋汚染被害紛爭調整을 위한 전문기관의 부재이다.

따라서 먼저 선박 등에 의한 해양오염사고의 특성을 고려하여 환경오염피해분쟁조정법으로부터 海洋汚染防止法 등 海洋汚染關聯法으로 해양오염피해분쟁조정제도를 이관시키고 해양오염피해분쟁조정을 위한 전문기관을 설립하여야 할 것이다. 그리고 1차 조정기관으로서 지방해운항만청소속하에 地域委員會를 두고 2차 조정기관으로서 해운항만청소속하에 中央委員會를 둘 수 있겠다.

또한 被害當事者간의 공정한 피해조사를 도모하고 피해보상의 신속한 처리를 위해서 해양오염피해조사를 위한 전문조사기관이 지정되어야 한다.

셋째, 沿岸油槽船의 船員·船舶管理 強化이다.

위에서 살펴본 바와 같이 유류오염피해보상은 '71 FUND의 보상범위 이외의 피해액은 선주(P & I Club)에 의해 보상이 이루어져야 한다. 이를 위해 금번 '油類汚染損害賠償保障法'도 유조선선주로 하여금 보험부보를 의무화하고 있다. 따라서 유조선선주로서는 P & I Club에의 부보가 필수적이라고 할 수 있다.

그런데 금년 초 외국의 P & I Club들이 우리나라 연안유조선 중 50여척을 船舶管理狀態의 불량을 이유로 1차적으로 부협부보를 거절하였었다. 그후 연안유조선 회사들은 P & I Club에서 지적한 결함사항에 대한 수리를 하고 보험부보를 하였으며, 일부 유조선은 보상한도를 극히 낮게 책정하고 基礎控除額(deductible)를 높게 책정하고도 높은 보험료로서 부보가 가능하였다.²⁵⁾ 연안유조선의 P & I 보험계약은 每 保險年度의 更新時에 순조롭게 보험갱신이 이루어지고 있지 않다.

원래 P & I Club은 相互保險으로 운영되지만 특정 국가 또는 특정 선사의 事故率이 현저히 높거나 사고의 가능성이 확실할 때는 보험부보를 거절할 수 있으며, 우리나라 연안유조선 중 많은 부분이 이러한 범주에 있다고 인식되고 있다. 따라서 沿岸油槽船 船隊 및 船社의 大型化를 기하고 船員 船舶管理를 강화하여 사고율을 낮추어야 한다.

우리나라 연안물동량 중 油類輸送量은 1981년 1천만톤에서 1992년 3천5백만톤으로 연평균 11.4%씩 증가하여 왔으며, 앞으로 2001년까지 연평균 4% 이상 증가할 전망이다. 연안유조선도 1991년 14만톤에서 1992년 29만톤으로 연평균 6.9%씩 증가하였다. 그러나 연안유조선사도 1980년의 100개에서 1991년 161개로 증가하여, 선사당 평균 보유척수는 1.9척으로 선사의 大型化는 전혀 이루지지 않고 있다. 또한 1992년 연안유조선의 平均船型도 965톤으로 船隊의 大型化가 요구된다.

넷째, 被害紛爭制度 및 保險管理會社의 設立이다.

그동안 대형 유류오염피해 청구액의 약 9% 정도

25) 연안유조선 중에는 P&I Club의 보험료가 톤당 100달러를 초과하는 선박도 있음.

밖에 실제 보상이 이루어지지 못한 점은 위에서 지적한 점 이외에 피해청구자의 과대한 청구관행도 들 수 있다.²⁵⁾ 이점은 외국의 P & I Club에도 그렇게 인식되어 보상지연의 요인이 되고 있다. '71 FUND도 피해액의 객관적인 입증이 이루어져야 조속한 보상이 가능함을 지적하고 있다. 따라서 앞으로 P & I Club 및 '71 FUND에의 인식제고를 위해 그리고 효율적인 피해보상제도의 확립과 조기보상을 위해 피해청구자의 합리적인 청구제도가 선행되어야 하겠다.

마지막으로 영세한 유조선사가 참여한 管理會社의 설립을 강구해 볼 필요가 있다. 본 관리회사는 위탁 유조선의 保險管理에 규모의 경제를 살리고, 國際 P & I Club이 요구하는 수준으로 船員 및 船舶 管理도 강화를 기할 수 있을 것이다.

參 考 文 獻

- 1) 金亨道, 「國際油濁賠償基金協約의 受用方案」, 海運産業研究院, 1990.
- 2) 趙東五, “大型油濁事故와 現行保險制度의 間

- 題點”, 「海運産業動向」, 海運産業研究院, 1991. 5.
- 3) _____ “海洋汚染防止를 위한 行政機能 強化 해야”, 「海運産業情報」, 제691호, 海運産業研究院, 1993. 9. 6.
- 4) 海洋發展綜合計劃 樹立 企劃團, 「海洋發展綜合計劃(案)」, 1993.3.
- 5) 海洋行政改善 實務作業班, 「海洋行政改善－專門家報告書」, 1991. 11.
- 6) Britannia P&I Club, *TOVALOP & CRISTAL-Explanatory Notes*, 1987
- 7) International Oil Compensation Fund, *Annual Report*, 1991.
- 8) _____, *General Information on Liability & Compensation for Oil Pollution Damage*, 1991, 1992.
- 9) _____, *Texts of '71 FUND, '69 CLC, '76 Protocol to FUND & CLC, International Regulation & Rules of Procedure*.
- 10) ITOPF & CRISTAL Ltd, *TOVALOP & CRISTAL-A Guide to Oil Spill Compensation*.

26) 1987~1991년간 유류오염사고로 인한 被害補償 請求額은 2,389억원인 반면 補償額은 213억원으로 청구액에 대한 보상액은 8.8%에 지나지 않음.

